



Euroopan unionin
neuvosto

Bryssel, 28. marraskuuta 2023
(OR. en)

15950/23

Toimielinten välinen asia:
2023/0164(COD)

TRANS 531
MAR 155
OMI 82
PECHE 539
IA 323
CODEC 2258

SELVITYS

Lähettäjä:	Neuvoston pääsihteeristö
Vastaanottaja:	Neuvosto
Ed. asiak. nro:	13015/23
Kom:n asiak. nro:	10115/23
Asia:	Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi meriliikennealan onnettomuuksien tutkiminnan perusperiaatteista annetun direktiivin 2009/18/EY muuttamisesta – Yleisnäkemys

I. JOHDANTO

1. Komissio toimitti 1. kesäkuuta 2023 edellä mainitun ehdotuksen Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
2. Ehdotus koskee meriliikennealan onnettomuuksien tutkiminnan perusperiaatteista ja neuvoston direktiivin 1999/35/EY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2002/59/EY muuttamisesta 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2009/18/EY¹ muuttamista.

¹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

3. Direktiivissä 2009/18/EY säädetään turvallisuustutkintajärjestelmästä, jonka avulla voidaan oppia merionnettomuuksista ja estää niiden toistuminen. Direktiivin soveltamisalaan kuuluvia merionnettomuuksia tutkitaan meriturvallisuuden parantamiseksi ja meriympäristön suojelemiseksi.
4. Direktiivin tarkistamisella on seuraavat erityistavoitteet:
- parantaa kalastusalusten, niiden miehistön ja ympäristön suojelua. Pienemmät, alle 15 metrin pituiset kalastusalukset eivät kuulu direktiivin nykyiseen soveltamisalaan, mikä tarkoittaa, ettei kaikkia onnettomuuksia, joihin liittyy kuolonuhreja ja alusten menetyksiä, tutkita järjestelmällisesti ja yhdenmukaisesti;
 - selkeyttää määritelmiä ja säädöstekstiä siten, että jäsenvaltioiden onnettomuustutkintaelimet tutkivat kaikki onnettomuudet, jotka on tarpeen tutkia, oikea-aikaisesti ja yhdenmukaisesti;
 - parantaa onnettomuustutkintaelinten valmiuksia, jotta ne voivat suorittaa onnettomuustutkintaa (ja raportoida siitä) oikea-aikaisesti, asiantuntevasti ja riippumattomasti sekä raportoida myös uusiutuvista ja vähähiilisistä polttoaineista ja teknologioista; ja
 - saattaa ajan tasalle useat määritelmät sekä EU:n lainsäädäntöön ja IMO:n sääntöihin tehdyt viittaukset selkeyden ja johdonmukaisuuden varmistamiseksi.
5. Komissio hyväksyi ehdotuksen sääntelyn toimivuutta ja tuloksellisuutta koskevan ohjelmansa (REFIT) yhteydessä ja vuonna 2018 toteutettujen jälkiarvioinnin¹ ja meriliikennealan toimivuustarkastuksen² välittömänä jatkotoimena.
6. Ehdotus perustuu ulkoisen taustaselvityksen pohjalta tehdyn vaikutustenarvioinnin¹ tuloksiin. Vaikutustenarviointi esiteltiin ja sitä käsiteltiin perusteellisesti yhdessä työryhmäkokouksessa, eivätkä valtuuskunnat ilmaisseet siitä erityisiä huolenaiheita.

¹ 9131/18 + ADD 1.

² 9128/18 + ADD 1.

7. Vaikutustenarviointi² liitettiin ehdotukseen. Vaikutustenarviointi esiteltiin ja sitä käsiteltiin perusteellisesti yhdessä työryhmäkokouksessa. Esitetyt huomautukset koskivat pääasiassa kustannuksia, joita meriturvallisuuden tutkintaviranomaisille aiheutuu laadunhallintajärjestelmien sertifiointista, ja sitä, miten nämä kustannukset on laskettu.

II. KÄSITTELY MUISSA TOIMIELIMISSÄ

8. Euroopan parlamentin liikenne- ja matkailuvaliokunta (TRAN) nimesi 20. heinäkuuta 2023 esittelijäksi Caroline Nagtegaalin (Renew Europe, Alankomaat). Caroline Nagtegaal jätti mietintöluonnoksensa 18. syyskuuta, ja TRAN-valiokunnan on määrä äänestää ehdotuksesta 7. joulukuuta.
9. Euroopan talous- ja sosiaalikomitea antoi 20. syyskuuta 2023 ehdotuksesta lausuntonsa³. Euroopan alueiden komitea päätti 23. kesäkuuta 2023 olla antamatta lausuntoa.

III. KÄSITTELY NEUVOSTOSSA

10. Merenkulkutyöryhmä on keskustellut ehdotuksesta useammassa kokouksessa kesäkuusta 2023 alkaen. Kaikki valtuuskunnat kannattivat yleisesti komission ehdotuksen tavoitteita, jotka koskevat meriturvallisuuden parantamista ja meriympäristön suojelua.
11. Pysyvien edustajien komitea vahvisti kokouksessaan 22. marraskuuta kannattavansa viimeisintä kompromissia ja suositti, että neuvosto muodostaisi yleisnäkemyksen liikenne-, televiestintä- ja energianeuvoston (liikenne) istunnossa 4. joulukuuta 2023.

¹ 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

² 10115/23 ADD 1 + ADD 2.

³ 13372/23.

12. Jotta onnettomuustutkintaelimet pystyisivät suorittamaan onnettomuustutkintaa (ja raportoimaan siitä) samalla tavoin kaikkialla unionissa, työssä keskityttiin selkeyttämään nykyisiä sääntöjä ja lisäämään niiden johdonmukaisuutta asiaa koskevien kansainvälisten sääntöjen kanssa. Komission ehdotukseen on tehty useita muutoksia, joiden tärkeimpänä tavoitteena on vahvistaa säännöksiä, jotka koskevat onnettomuustutkintaelinten riippumattomuutta ja niiden tutkintatulosten luottamuksellisuutta, sekä vähentää tarpeetonta hallinnollista raskautta. Seuraavassa esitellään kolme tärkeintä sisältöön tehtyä muutosta.
13. Ensinnäkin 1 artiklan 2 kohdan sanamuotoa tarkistettiin sen selventämiseksi, että onnettomuustutkintaelinten suorittamien tutkimusten tarkoituksena ei ole määrittää vastuuta tai kohdentaa syyllisyyttä. Kaikissa jäsenvaltioissa on jo sääntelykehykset tätä tarkoitusta varten. Sen sijaan onnettomuustutkintaelinten työssä olisi keskityttävä ilmoittamaan täydellisesti merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen syyt ilman minkäänlaista epäasianmukaista ulkoista painostusta, jotta merionnettomuuksista voidaan oppia ja estää niiden toistuminen. Lisäksi onnettomuustutkintaelinten suorittaman tutkinnan aikana keräämien tietojen luottamuksellisuutta koskevia säännöksiä vahvistettiin (9 artikla) muun muassa ulkoisen painostuksen välttämiseksi ja sellaisten tietojen saatavuuden helpottamiseksi, joilla voisi olla merkitystä merionnettomuuksien syiden selvittämisessä. Samaan aikaan 17 a artiklaa tarkistettiin, jotta siinä täsmennettäisiin komission ja EMSA:n osallistumista onnettomuustutkintaelimille annettavaan koulutukseen ja operatiiviseen tukeen niiden tutkinnan suorittamisessa; tällaista tukea olisi annettava ainoastaan tutkintaviranomaisten pyynnöstä ja vain, jos siitä ei synny eturistiriitoja.
14. Toiseksi 8 artiklan 7 kohtaa muutettiin siten, että kukin jäsenvaltio voi päättää, paneeko se täytäntöön laadunhallintajärjestelmän meriturvallisuuden tutkintaviranomaistaan varten. Muutoksen tarkoituksena oli ottaa huomioon kansallisen tason erilaiset tarpeet ja organisatoriset rakenteet ja samalla välttää tarpeeton hallinnollinen rasitus. Niin ikään hallinnollisen rasituksen vähentämiseksi tekstissä säädetään nyt onnettomuustutkintaelinten mahdollisuudesta laatia ”yksinkertaistettuja raportteja”, mikä vähentää työtaakkaa tilanteissa, joissa täydellisen raportin laadinnasta ei saada mitään lisäarvoa.

15. Kolmanneksi 20 artikla laadittiin uudelleen siten, että komissiolle siirretään valta hyväksyä delegoituja säädöksiä, jotta liitteet voidaan mukauttaa meriliikenteen onnettomuuksien tutkintaan liittyvän kansainvälisen merioikeuden kehitykseen ja helpottaa tietämyksen keräämistä ja jakamista sekä raportointia.
16. Lisäksi komission ehdottamaa määräaikaa direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä (vuoden kuluttua muutosdirektiivin voimaantulosta) pidennettiin neljään vuoteen.
17. Menettelyn tässä vaiheessa komissio pitää voimassa menettelyvarauman kaikkiin sen ehdotukseen tehtyihin muutoksiin.

IV. LOPUKSI

18. Edellä esitetyn perusteella neuvostoa pyydetään muodostamaan tämän asiakirjan liitteessä olevan kompromissin pohjalta *yleisnäkemys* ehdotuksesta Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteista annetun direktiivin 2009/18/EY muuttamisesta.

Ehdotus

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

**meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan perusperiaatteista annetun direktiivin 2009/18/EY
muuttamisesta ja komission asetuksen (EU) N:o 1286/2011 kumoamisesta**

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 100 artiklan
2 kohdan,

ottavat huomioon Euroopan komission ehdotuksen,

sen jälkeen kun esitys lainsäätämisyksikössä hyväksyttäväksi säädökseksi on toimitettu
kansallisille parlamenteille,

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon⁷,

ottavat huomioon alueiden komitean lausunnon⁸,

noudattavat tavallista lainsäätämisyksiköstä

sekä katsovat seuraavaa:

⁷ EUVL C , , s. .

⁸ EUVL C , , s. .

- (1) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2009/18/EY⁹ vahvistetaan meriliikennealan onnettomuuksien tutkinnan peruseriaatteet ja säädetään turvallisuustutkintajärjestelmästä. Mainitun direktiivin soveltamisalaan kuuluvia merionnettomuuksia tutkivat jäsenvaltioihin perustetut riippumattomat tutkintaelimet, joiden tehtävänä on parantaa meriturvallisuutta ja suojella meriympäristöä, jotta voidaan ottaa oppia aiemmista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotta niiden toistuminen tulevaisuudessa voidaan estää.
- (2) Direktiivin 2009/18/EY voimaantulon jälkeen kansainvälisessä sääntely-ympäristössä on tapahtunut muutoksia ja tekniikka on kehittynyt. Nämä muutokset ja kehitys sekä direktiivin 2009/18/EY täytäntöönpanosta saadut kokemukset olisi otettava huomioon.
- (3) Direktiivissä 2009/18/EY viitataan useisiin Kansainvälisen merenkulkujärjestön (IMO) antamiin säädöksiin, jotka on kumottu tai joita on muutettu tai tarkistettu niiden voimaantulon jälkeen. Kyseisessä direktiivissä viitataan esimerkiksi merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaan IMO:n säännöstöön (IMO:n päätöslauselma A.849(20), 27.11.1997), jonka merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskeva säännöstö (onnettomuustutkintasäännöstö) (pätöslauselma MSC.255(84), 16.5.2008) on kumonnut päätöslauselmalla A.1075(28) tutkijoille tarkoitetuista onnettomuustutkintasäännösten MSC.255(84) täytäntöönpano-ohjeista.
- (4) IMO:n onnettomuustutkintasäännöstössä on uusia määritelmiä, kuten ”meriturvallisuuden tutkintaviranomainen”, kun taas osa määritelmistä, kuten ”vakava onnettomuus”, on poistettu. Nämä muutokset olisi sisällytettävä direktiiviin 2009/18/EY.
- (5) Direktiivissä 2009/18/EY viitataan myös IMO:n kiertokirjeeseen MSC-MEPC.Circ.3 vuodelta 2008. Kyseinen kiertokirje on korvattu kiertokirjeellä MSC-MEPC.3/circ.4/rev.1, 18.11.2014, joka koskee merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista tehtävien ilmoitusten tarkistettuja yhdenmukaisia ilmoitusmenettelyjä.

⁹ EUVL L 131, 28.5.2009, s. 114.

- (6) Joulukuun 4 päivänä 2013 hyväksytyissä tutkijoille tarkoitetuissa IMO:n onnettomuustutkintasäännösten täytäntöönpano-ohjeissa (A.1075(28)) on käytännön ohjeet merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden järjestelmällistä tutkintaa varten, ja niiden avulla voidaan laatia tehokkaita analyyskejä ja ennaltaehkäiseviä toimia. Nämä ohjeet olisi sisällytettävä direktiiviin 2009/18/EY.
- (7) Alle 15 metrin pituiset kalastusalukset eivät tällä hetkellä kuulu direktiivin 2009/18/EY soveltamisalaan, ja siksi tällaisiin kalastusaluksiin liittyvien merionnettomuuksien tutkinta ei ole järjestelmällistä eikä yhdenmukaista. Tällaiset alukset ovat alttiimpia kaatumiselle, ja miehistön jäsenten putoaminen alukselta mereen on suhteellisen yleistä. Sen vuoksi on tarpeen suojella kyseisiä kalastusaluksia, niiden miehistöä ja ympäristöä ottamalla käyttöön hyvin vakavien merionnettomuuksien, joissa on osallisena alle 15 metrin pituisia kalastusaluksia, alustava arviointi, jonka avulla voidaan määrittää, olisiko viranomaisten aloitettava turvallisuustutkinta ottaen huomioon muun muassa saatavilla oleva näyttö sekä se, miten turvallisuustutkinnan tulokset voivat edesauttaa tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisyssä.
- (7 a) Tämä direktiivi ei saisi estää jäsenvaltioita ottamasta käyttöön kansallisia sääntöjä sellaisten merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkimiseksi, joissa on osallisena mikä tahansa enintään kahtatoista matkustajaa kuljettava tai muita kuin kaupallisia tarkoituksia harjoittava alustyyppejä.
- (8) Eräät direktiivissä 2009/18/EY annetut määritelmät eivät ole selkeitä. Kalastusaluksen pituuden määritelmä olisi täsmennettävä erityisesti, kun lähestymistapa ja meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten velvollisuudet erotetaan toisistaan kalastusaluksen pituuden perusteella.
- (9) IMO:n onnettomuustutkintasäännöstyössä viitataan tapahtumaan tai tapahtumasarjaan, joka liittyy ”välittömästi aluksen toimintaan”. Tämän käsitteen tulkinnassa on huomattavia eroja, ja siksi käsitteen määritelmää olisi selvennettävä. Erot vaikuttavat onnettomuustutkintaviranomaisten toimiin erityisesti satamissa tapahtuvien onnettomuuksien, yhteistutkinnan mahdollisuuksien sekä onnettomuus- ja tutkintatietojen keräämisen osalta.

- (10) IMO:n onnettomuustutkintasäännöstössä todetaan, että hyvin vakavan merionnettomuuden sattuessa on suoritettava meriturvallisuustutkinta. Ei kuitenkaan ole ohjeita siitä, missä ajassa kuoleman on tapahduttava onnettomuuden jälkeen, jotta onnettomuus määritellään kuoleman takia hyvin vakavaksi ja edellyttäisi tutkinnan suorittamista. Siksi tällaiset ohjeet olisi annettava direktiivissä 2009/18/EY.
- (11) Jäsenvaltioiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten käytettävissä olevassa henkilöstössä ja operatiivisissa resursseissa on suuria eroavaisuuksia, ja siksi merionnettomuuksista ilmoittaminen ja niiden tutkinta on tehotonta ja epäjohdonmukaista. Sen vuoksi komission olisi Euroopan meriturvallisuusviraston (EMSA) avustuksella tarjottava pitkälle erikoistunutta analyttistä tukea yksittäisiin tutkintoihin (pehmeää osaamista) sekä analyysivälineitä ja -laitteita (laitteistot).
- (12) Edellä esitetyn perusteella EMSA:n olisi järjestettävä koulutusta erityisistä tekniikoista sekä uusista kehityssuuntauksista ja teknologioista, joilla voisi olla merkitystä onnettomuustutkinnassa tulevaisuudessa. Koulutuksessa olisi keskityttävä muun muassa uusiutuviin ja vähähiilisiin polttoaineisiin, jotka ovat erityisen merkityksellisiä 55-valmiuspaketin kannalta, automaatioon sekä yleisen tietosuoja-asetuksen sääntöihin.
- (12 a) Meriturvallisuustutkinnan riippumattomuus on varmistettava kaikissa olosuhteissa, ja kenelläkään kyseisiin tutkintoihin osallistuvilla, mukaan lukien yritykset, instituutiot ja virastot, niin julkiset kuin yksityiset, ei saisi olla eturistiriitoja.

- (14) Jotta voidaan varmistaa tämän direktiivin säännösten yhdenmukaiset täytäntöönpanoedellytykset sen soveltamisalaan kuuluvien IMO:n tekstien luettelon osalta, täytäntöönpanovalta olisi siirrettävä komissiolle. Tätä valtaa olisi käytettävä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 182/2011¹⁰ mukaisesti.
- (14 a) Komissiolle olisi siirrettävä valta hyväksyä säädösvallan siirron nojalla annettavia delegoituja säädöksiä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 290 artiklan mukaisesti tämän direktiivin 14 artiklan 4 kohdan ja 17 artiklan 5 kohdan osalta, jotta voidaan mukauttaa liitteet meriliikenteen onnettomuuksien tutkintaan liittyvän kansainvälisen merioikeuden kehitykseen ja helpottaa tietämyksen keräämistä ja jakamista sekä raportointia. On erityisen tärkeää, että komissio asiaa valmistellessaan toteuttaa asianmukaiset kuulemiset, myös asiantuntijatasolla, ja että nämä kuulemiset toteutetaan paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.* Erityisesti tällä direktiivillä perustettu pysyvä yhteistyöjärjestelmä olisi otettava mukaan näihin kuulemisiin. Jotta voitaisiin erityisesti varmistaa tasavertainen osallistuminen delegoitujen säädösten valmisteluun, Euroopan parlamentille ja neuvostolle toimitetaan kaikki asiakirjat samaan aikaan kuin jäsenvaltioiden asiantuntijoille, ja Euroopan parlamentin ja neuvoston asiantuntijoilla on järjestelmällisesti oikeus osallistua komission asiantuntijaryhmien kokouksiin, joissa valmistellaan delegoituja säädöksiä.
- (15) Kun otetaan huomioon EMSA:n tämän direktiivin täytäntöönpanon seuraamiseksi jäsenvaltioihin tekemien vierailujen täysimittainen kierros, komission olisi arvioitava tämän direktiivin täytäntöönpanoa viimeistään *[kymmenen vuoden kuluttua 23 artiklassa tarkoitetusta direktiivin voimaantulosta]* ja laadittava siitä kertomus Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä komission kanssa kaikkien arviointia varten tarvittavien tietojen keräämiseksi.

¹⁰ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 182/2011, annettu 16 päivänä helmikuuta 2011, yleisistä säännöistä ja periaatteista, joiden mukaisesti jäsenvaltiot valvovat komission täytäntöönpanovallan käyttöä (EUVL L 55, 28.2.2011, s. 13).

(16) Koska jäsenvaltiot eivät voi riittävällä tavalla saavuttaa tämän direktiivin tavoitteita, joita ovat meriliikenteessä tapahtuvien onnettomuuksien tutkintaa koskevien sääntöjen vahvistaminen meriturvallisuuden parantamiseksi ja meriympäristön suojelemiseksi, vaan se voidaan toimien laajuuden ja vaikutusten vuoksi saavuttaa paremmin unionin tasolla, unioni voi toteuttaa toimenpiteitä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 5 artiklassa vahvistetun toissijaisuusperiaatteen mukaisesti. Mainitussa artiklassa vahvistetun suhteellisuusperiaatteen mukaisesti tässä direktiivissä ei ylitetä sitä, mikä on tarpeen kyseisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

(17) Direktiivi 2009/18/EY olisi sen vuoksi muutettava,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

I artikla

Direktiivin 2009/18/EY muuttaminen

Muutetaan direktiivi 2009/18/EY seuraavasti:

1) Korvataan 1 artiklan 2 kohta seuraavasti:

”2. Tämän direktiivin nojalla tehdyn tutkinnan tavoitteena ei saa olla vastuun määrittäminen tai syyllisyyden kohdentaminen eli tällisen tutkinnan tuloksista ei voida päätellä syyllisyyttä tai vastuuta. Jäsenvaltioiden on varmistettava, ettei meriturvallisuuden tutkintaviranomaisia, jäljempänä ’tutkintaviranomaiset’, estetä tai rajoiteta ilmoittamasta täydellisesti merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen syitä.”

2) Muutetaan 2 artiklan 2 kohta seuraavasti:

a) *(Poistettu)*

b) Poistetaan d alakohta;

3) Korvataan 3 artikla seuraavasti:

”3 artikla

Määritelmät

Tässä direktiivissä tarkoitetaan:

- ”1. ’IMO:n onnettomuustutkintasäännöstöllä’ IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselmaan MSC.255(84) liitetyn merionnettomuuksien ja merellä sattuneiden vaaratilanteiden turvallisuustutkinnan kansainvälisiä normeja ja suositeltuja käytäntöjä koskevan säännösten ajantasaistettua toisintoa;
2. ’tutkijoille tarkoitetuilla IMO:n onnettomuustutkintasäännösten täytäntöönpano-ohjeilla’ IMO:n yleiskokouksen 4 päivänä joulukuuta 2013 annetulla päätöslauselmalla A.1075(28) hyväksyttyjen ohjeiden ajantasaistettua toisintoa;
3. seuraavat termit on tulkittava IMO:n onnettomuustutkintasäännöstössä olevien määritelmien mukaisesti:
 - a) ’merionnettomuus’;
 - b) ’hyvin vakava merionnettomuus’;
 - c) ’merellä sattunut vaaratilanne’;
 - d) ’meriturvallisuustutkinta’;
 - e) ’meriturvallisuuden tutkintaviranomainen’;
 - f) ’meriturvallisuustutkinnan suorittava valtio’;
 - g) ’valtio, jota asia merkittävässä määrin koskee’;
 - h) ’vakava loukkaantuminen’;

4. 'IMO:n ohjeilla merenkulkijoiden oikeudenmukaisesta kohtelusta merellä sattuneen onnettomuuden yhteydessä' ohjeita, jotka on liitetty IMO:n oikeudellisen komitean 27 päivänä huhtikuuta 2006 hyväksymään päätöslauselmaan LEG.3(91), sellaisena kuin kansainvälisen työjärjestön hallintoneuvosto on hyväksynyt ne 296. istunnossaan 12–16 päivänä kesäkuuta 2006;
5. termit 'ro-ro-matkustaja-alus' ja 'suurnopeusmatkustaja-alus' on tulkittava direktiivin (EU) 2017/2110¹¹ 2 artiklassa olevien määritelmien mukaisesti;
6. 'matkatietojen tallennin', jäljempänä 'VDR', ja yksinkertaistettu matkatietojen tallennin, jäljempänä 'S-VDR', on tulkittava IMO:n meriturvallisuuskomitean päätöslauselmien MSC.333(90) ja MSC.163(78) ajantasaistetuissa toisinoissa, sellaisina kuin ne ovat täydennettyinä asiaankuuluvilla IMO:n suorituskriteereillä alukselle asentamisen ajankohdasta riippuen, olevan määritelmän mukaisesti, sanotun kuitenkin rajoittamatta unionin lainsäädännön soveltamista;
7. 'turvallisuussuosituksella' myös rekisteröinnin ja valvonnan osalta ehdotusta, jonka esittää jompikumpi seuraavista:
 - a) turvallisuustutkintaa suorittavan tai johtavan valtion tutkintaviranomainen kyseessä olevasta tutkinnasta saatujen tietojen pohjalta; tai tapauksen mukaan
 - b) komissio abstraktien tietojen analysoinnin ja tehtyjen turvallisuustutkintojen tulosten pohjalta.
8. 'kalastusaluksen pituus' on tulkittava asetuksen (EU) 2017/1130¹² 2 artiklassa olevan määritelmän mukaisesti;

¹¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2017/2110, annettu 15 päivänä marraskuuta 2017, tarkastusjärjestelmästä säännöllisen ro-ro-matkustaja-alusliikenteen ja suurnopeusmatkustaja-alusliikenteen turvallisen harjoittamisen varmistamiseksi annetun direktiivin 2009/16/EY muuttamisesta sekä neuvoston direktiivin 1999/35/EY kumoamisesta (EUVL L 315, 30.11.2017, s. 61).

9. 'kuolemaan johtavalla vammalla' henkilön onnettomuudessa saamaa vammaa, joka johtaa kuolemaan 15 päivän kuluessa onnettomuuspäivästä, jos asiaankuuluvat tiedot ovat saatavilla.”

4) Muutetaan 4 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan a alakohta seuraavasti:

”a) ovat riippumattomia rikostutkinnasta tai muusta rinnakkaisesta tutkinnasta, joka suoritetaan vastuun määrittämiseksi tai syyllisyyden kohdentamiseksi, ja että tutkintaviranomaiset voivat ilmoittaa meriturvallisuustutkinnan tuloksista ilman, että henkilöt, organisaatiot tai osapuolet, joihin tutkinnan tulokset voivat vaikuttaa, ovat antaneet ohjeita tai muulla tavoin puuttuneet tutkintaan;”

b) Korvataan 2 kohdan b alakohta seuraavasti:

”b) koordinoida omien tutkintaviranomaistensa toimia siinä määrin kuin on tarpeen tämän direktiivin tavoitteen saavuttamiseksi.”

5) Korvataan 5 artikla seuraavasti:

”5 artikla

Tutkintavelvollisuus

1. Kunkin jäsenvaltion on varmistettava, että 8 artiklassa tarkoitettu tutkintaviranomainen suorittaa turvallisuustutkinnan sellaisen merellä sattuneen hyvin vakavan onnettomuuden jälkeen,

a) jossa on ollut osallisena kyseisen jäsenvaltion lipun alla purjehtiva alus, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut;

b) joka on sattunut sen aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä siten kuin nämä määritellään UNCLOS-yleissopimuksessa, riippumatta siitä, minkä lipun alla onnettomuudessa osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat; tai

¹² Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2017/1130, annettu 14 päivänä kesäkuuta 2017, kalastusalusten ominaisuuksista (EUVL L 169, 30.6.2017, s. 1).

c) joka koskee merkittävässä määrin kyseistä jäsenvaltiota, riippumatta siitä, missä onnettomuus on tapahtunut ja minkä lipun alla siinä osallisena ollut alus tai alukset purjehtivat.

2. Jos kyseessä on alle 15 metrin pituinen kalastusalus, tutkintaviranomaisen on arvioitava hyvin vakava merionnettomuus alustavasti sen ratkaisemiseksi, tehdäänkö turvallisuustutkinta.

Jos tutkintaviranomainen päättää olla tekemättä turvallisuustutkintaa hyvin vakavasta merionnettomuudesta, jossa on osallisena alle 15 metrin pituinen kalastusalus, päätöksen perustelut on kirjattava ja ilmoitettava 17 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

3. Tutkintaviranomaisen on otettava 2 kohdassa tarkoitetuissa päätöksissä huomioon käytettävissä olevat todisteet ja se, missä määrin turvallisuustutkinnan tulokset ovat omiaan edistämään uusien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemistä. Muun merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen jälkeen tutkintaviranomaisen on päätettävä, tehdäänkö turvallisuustutkinta.

4. Turvallisuustutkinnan suorittamisen laajuudesta ja käytännön järjestelyistä päättää tutkintaa johtavan jäsenvaltion tutkintaviranomainen yhteistyössä muiden sellaisten valtioiden vastaavien viranomaisten kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, tavalla, jonka se katsoo parhaiten edistävän tämän direktiivin tavoitteen saavuttamista ja ehkäisevän uudet onnettomuudet ja vaaratilanteet.

5. Tutkintaviranomaisen on turvallisuustutkintaa suorittaessaan noudatettava tutkijoille tarkoitettuja IMO:n onnettomuustutkintasäännöstön täytäntöönpano-ohjeita. Tutkijat voivat poiketa näistä ohjeista, jos se on heidän ammattikokemukseen perustuvan harkintansa ja tutkinnan tavoitteiden saavuttamiseksi tarpeen. Komissio voi antaa näiden ohjeiden täytäntöönpanoa koskevia suosituksia ottaen huomioon kaikki turvallisuustutkinnasta saadut asiaankuuluvat kokemukset ja kuultuaan tutkintaviranomaisia 10 artiklassa määritellyn pysyvän yhteistyöjärjestelmän puitteissa.

6. Päätettäessä, liittyikö rannan tuntumassa, laiturissa tai telakoituna tapahtunut merionnettomuus tai merellä sattunut vaaratilanne, jossa on ollut osallisena maissa työskenteleviä työntekijöitä tai satamatyöntekijöitä, ”välittömästi aluksen toimintaan”, mikä edellyttäisi turvallisuustutkintaa, jäsenvaltioiden on kansallisen lainsäädäntönsä mukaisesti kiinnitettävä erityistä huomiota aluksen rakenteen, varusteiden, menettelyjen, miehistön ja aluksen hallinnoinnista vastaavien tahojen osallisuuteen ja merkitykseen harjoitettavassa toiminnassa ja harjoitettavan toiminnan kannalta.

7. Turvallisuustutkinta on aloitettava viipymättä merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen jälkeen ja viimeistään kahden kuukauden kuluttua onnettomuudesta tai vaaratilanteesta.

8. Jos meriturvallisuustutkinnan aikana tulee ilmi, että on tehty merenkulun turvallisuuteen kohdistuvien laittomien tekojen ehkäisemisestä vuonna 1988 tehdyn yleissopimuksen ajantasaistetun toisinnon 3, 3 a, 3 b tai 3 c artiklassa tarkoitettu rikos, tutkintaviranomaisen on kansallisen lainsäädäntönsä huomioon ottaen välittömästi ilmoitettava asiasta jäsenvaltion tai jäsenvaltioiden meriturvallisuudesta vastaaville viranomaisille ja asianomaisille kolmansille maille.”

6) Korvataan 6 artikla seuraavasti:

”6 artikla

Ilmoitusvelvollisuus

Jäsenvaltion on vaadittava oikeusjärjestelmänsä puitteissa, että asiasta vastaavat viranomaiset ja/tai asianomaiset osapuolet tai molemmat ilmoittavat viipymättä kyseessä olevan jäsenvaltion tutkintaviranomaiselle kaikista onnettomuuksista ja vaaratilanteista, jotka kuuluvat tämän direktiivin soveltamisalaan.”

7) Muutetaan 7 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohdan kolmas alakohta seuraavasti:

”Rinnakkaisten turvallisuustutkintojen suorittaminen saman merionnettomuuden tai merellä sattuneen vaaratilanteen johdosta on ehdottomasti rajoitettava vain poikkeustapauksiin. Jäsenvaltioiden on tällaisessa tapauksessa ilmoitettava komissiolle rinnakkaisten turvallisuustutkintojen suorittamisen syyt. Rinnakkaisia turvallisuustutkintoja suorittavien jäsenvaltioiden on toimittava yhteistyössä keskenään. Tutkintaan osallistuvien tutkintaviranomaisten on erityisesti annettava toisilleen kaikki itse suorittamastaan tutkinnasta kertyneet asiaan vaikuttavat tiedot voidakseen päätyä mahdollisuuksien mukaan yhteisiin johtopäätöksiin.”

b) Lisätään 1 a kohta seuraavasti:

”1 a. Jäsenvaltioiden, joita asia merkittävässä määrin koskee, on meriturvallisuustutkinnan aikana avustettava meriturvallisuustutkintaa suorittavaa jäsenvaltiota tai suorittavia jäsenvaltioita sallimalla pääsy meriturvallisuustutkinnan kannalta merkityksellisiin tietoihin siinä määrin kuin se on käytännössä mahdollista. Meriturvallisuustutkintaa suorittavalle tutkijalle tai suorittaville tutkijoille voidaan myös myöntää pääsy sen valtion, jota asia merkittävässä määrin koskee, katsastajien, merivartioston virkamiesten, alusliikennepalvelujen tarjoajien, luotsien ja muun merenkulkuhenkilöstön hallussa oleviin tietoihin kyseisen valtion kansallisen lainsäädännön mukaisesti.”

c) Korvataan 4 kohta seuraavasti:

”4. Jos ro-ro-matkustaja-alus tai suurnopeusmatkustaja-alus on osallisena merionnettomuudessa tai merellä sattuvassa vaaratilanteessa, turvallisuustutkintamenettelyn aloittaa se jäsenvaltio, jonka UNCLOS-yleissopimuksen määritelmän mukaisella aluemerellä tai sisäisillä aluevesillä onnettomuus tai vaaratilanne sattuu, tai jos se sattuu muualla, se jäsenvaltio, jossa kyseinen ro-ro-matkustaja-alus on viimeksi käynyt. Kyseinen valtio on vastuussa turvallisuustutkinnasta ja toiminnan yhteensovittamisesta muiden jäsenvaltioiden kanssa, joita asia merkittävässä määrin koskee, kunnes on sovittu yhteisesti, mikä niistä on tutkintaa johtava valtio.”

8) Korvataan 8 artikla seuraavasti:

”8 artikla

Meriturvallisuuden tutkintaviranomaiset

1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että meriturvallisuustutkinta suoritetaan puolueettoman, riippumattoman ja pysyvän sekä tarvittavat valtuudet ja riittävät välineet ja varat omaavan meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen vastuulla ja että tutkinta teetetään tutkijoilla, joilla on asianmukainen pätevyys sekä merionnettomuuksiin ja merellä sattuviin vaaratilanteisiin liittyviä seikkoja koskeva osaaminen siten, että he pystyvät täyttämään tämän direktiivin mukaiset velvollisuutensa.

Mitään estettä ei ole sille, että meriturvallisuustutkintaan nimitetään tilapäisesti tutkijoita, joilla on tarvittavaa erityisosaamista, tai käytetään konsultteja, jotka antavat asiantuntijalausuntoja jostakin meriturvallisuustutkinnan osa-alueesta.

Jotta turvallisuustutkinta toteutettaisiin puolueettomasti, meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen organisaation, oikeudellisen rakenteen ja päätöksenteon on oltava riippumaton kaikista osapuolista, joiden edut saattaisivat olla ristiriidassa kyseisen tehtävän kanssa.

Sisämaajäsenvaltioiden, joiden lipun alla ei purjehdi tämän direktiivin soveltamisalaan kuuluvia aluksia, on määriteltävä riippumaton yhteyspiste, joka tekee turvallisuustutkinnassa yhteistyötä 5 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaisesti.

2. Meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen on varmistettava, että yksittäisillä tutkijoilla on käytännön tietoja ja käytännön kokemusta niiltä aloilta, jotka liittyvät heidän tavanomaisiin tutkintatehtäviinsä. Lisäksi sen on varmistettava, että sopivaa asiantuntemusta saadaan tarvittaessa nopeasti käyttöön.

3. Meriturvallisuuden tutkintaviranomaiselle annettuja tehtäviä voidaan laajentaa meriturvallisuuteen liittyvien tietojen keräämiseen ja analysointiin erityisesti ennalta ehkäisevässä tarkoituksessa, jos kyseiset toimet eivät vaikuta tutkintaviranomaisen riippumattomuuteen eikä niihin liity vastuuta sääntelyä, hallintoa tai standardointia koskevista asioista.
4. Kunkin jäsenvaltion on omassa kansallisessa oikeusjärjestelmässään varmistettava, että kyseisen jäsenvaltion meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen tai muun sellaisen meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen tutkijoille, jonka tehtäväksi se on antanut meriturvallisuustutkinnan, tarvittaessa yhteistyössä oikeudellisesta tutkinnasta vastaavien viranomaisten kanssa, annetaan kaikki meriturvallisuustutkinnan suorittamiseen vaikuttavat tiedot ja että niillä on sen vuoksi oikeus
- a) päästä asianomaisille alueille tai onnettomuuspaikoille sekä aluksille, hylkyihin ja rakenteisiin, lasti, varusteet ja hylkytavara mukaan luettuina;
 - b) varmistaa todisteiden välitön luettelointi sekä hyllyn, hylkytavaran tai muiden osien tai aineiden valvottu etsintä ja siirtäminen tutkimista tai analysointia varten;
 - c) vaatia b alakohdassa tarkoitettujen seikkojen tutkimista tai analysointia ja saada tällaisten tutkimusten tai analyysien tulokset vapaasti käyttöönsä;
 - d) saada vapaasti käyttöönsä alusta, alusliikennepalvelujen tallenteita, matkaa, lastia, miehistöä tai muita henkilöitä, esineitä, aluksen kuntoa tai olosuhteita koskevaa informaatiota ja tallennettuja tietoja, mukaan luettuna VDR:n tai S-VDR:n tiedot, sekä voitava kopioida ja käyttää niitä;
 - e) saada vapaasti käyttöönsä uhrien ruumiita koskevat tutkimustulokset ja uhrien ruumiista otettuja näytteitä koskevat koetulokset;
 - f) vaatia ja saada vapaasti käyttöönsä aluksen toimintaan osallistuneita tai muita asianomaisia henkilöitä koskevat tutkimustulokset ja heistä otettujen näytteiden koetulokset;

- g) haastatella todistajia ilman sellaisten henkilöiden läsnäoloa, joiden etujen voitaisiin katsoa haittaavan turvallisuustutkintaa;
 - h) saada käyttöönsä lippuvaltion, alusten omistajien, luokituslaitosten ja muiden asianomaisten osapuolten hallussa olevat katsastuspöytäkirjat ja merkitykselliset tiedot, jos kyseiset osapuolet tai niiden edustajat ovat sijoittautuneet kyseiseen jäsenvaltioon;
 - i) pyytää apua kulloistenkin valtioiden asianomaisilta viranomaisilta, kuten lippu- ja satamavaltion katsastajilta, merivartioston virkamiehiltä, alusliikennepalvelun tarjoajilta, etsintä- ja pelastusyksiköiltä, luotseilta tai muulta satama- tai merenkulkuhenkilöstöltä.
5. Meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen on voitava ryhtyä välittömästi toimiin, ilmoitettiinpa sille milloin tahansa onnettomuudesta, ja sen on saatava riittävästi voimavaroja tehtäviensä itsenäiseen suorittamiseen. Tutkintaviranomaisen meriturvallisuustutkijoille on annettava sellainen asema, joka takaa heille tarvittavan riippumattomuuden.
6. Meriturvallisuuden tutkintaviranomainen voi yhdistää tämän direktiivin mukaiset tehtävänsä muita tapahtumia kuin merionnettomuuksia koskevaan tutkintatyöhön sillä ehdolla, että tällainen tutkinta ei vaaranna sen riippumattomuutta.
7. Kukin jäsenvaltio voi laatia ja panna täytäntöön laadunhallintajärjestelmän meriturvallisuuden tutkintaviranomaistaan varten ja ylläpitää sitä.

9) Korvataan 9 artikla seuraavasti:

”9 artikla

Luottamuksellisuus

1. Rajoittamatta asetuksen (EU) 2016/679 soveltamista jäsenvaltioiden on oikeusjärjestelmiensä puitteissa varmistettava, että seuraavia tietoja ei aseteta saataville muihin kuin meriturvallisuustutkintaan liittyviin tarkoituksiin, paitsi jos kyseisen jäsenvaltion toimivaltainen viranomainen katsoo, että tietojen luovuttamiseen on yleisen edun kannalta pakottava syy, mukaan lukien tapaukset, joissa todetaan, että tietojen luovuttamisesta saatavat hyödyt ovat suuremmat kuin siitä mahdollisesti kyseiselle turvallisuustutkinnalle tai mahdollisille tuleville turvallisuustutkinnoille aiheutuvat haitalliset kansalliset ja kansainväliset vaikutukset:
 - a) kaikki henkilöiden antamat lausunnot, jotka meriturvallisuuden tutkintaviranomainen kokoaa meriturvallisuustutinnan aikana;
 - b) tiedot, joista ilmenee meriturvallisuustutinnan yhteydessä todisteita esittäneiden henkilöiden henkilöllisyys;
 - c) meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen keräämät tiedot, jotka ovat luonteeltaan erityisen arkaluontoisia tai henkilökohtaisia, mukaan lukien yksittäisten henkilöiden terveyttä koskevat tiedot;
 - d) myöhemmin meriturvallisuustutinnan kuluessa tuotettu aineisto, kuten muistiinpanot, luonnokset ja meriturvallisuustutkijoiden laatimat lausunnot ja tietojen analysoinnin aikana ilmaistut mielipiteet;
 - e) tiedot ja todisteet, joita muiden jäsenvaltioiden tai kolmansien maiden meriturvallisuustutkijat ovat toimittaneet kansainvälisten standardien ja suositeltujen menettelytapojen mukaisesti, jos kyseinen toisen jäsenvaltion tai kolmannen maan meriturvallisuuden tutkintaviranomainen tätä pyytää;
 - f) luonnokset väli-, yhteenveto- tai loppuraporteista;

- g) kaikki viestintä aluksen käyttöön osallistuneiden henkilöiden välillä;
- h) alusliikennepalvelujen kirjalliset tai sähköiset tallenteet ja niiden puhtaaksikirjoitukset, mukaan lukien sisäiseen käyttöön laaditut selostukset ja tulokset.

2. Meriturvallisuustutkinnasta saatuja VDR:n ja S-VDR:n tietoja ei saa asettaa saataville eikä käyttää muihin kuin meriturvallisuustutkintaan tai alusten turvallisuuteen liittyviin tarkoituksiin, paitsi jos tällaiset tiedot anonymisoidaan tai luovutetaan turvattuja menettelyjä noudattaen.

3. Edellä 1 kohdassa lueteltuja tarkoituksia varten voidaan luovuttaa ainoastaan tietoja, jotka ovat ehdottoman välttämättömiä.

4. Jäsenvaltiot voivat unionin oikeutta noudattaen päättää niitä tapauksia koskevista rajoituksista, joissa tällainen luovuttamispäätös voidaan tehdä.”

10) Muutetaan 10 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on tiiviissä yhteistyössä komission kanssa perustettava pysyvä yhteistyöjärjestelmä, jonka avulla niiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaiset voivat tehdä keskenään yhteistyötä siinä määrin kuin on tarpeen tämän direktiivin tavoitteiden saavuttamiseksi.”

b) Muutetaan 3 kohta seuraavasti:

a) Korvataan johdantokappale ja a alakohta seuraavasti:

”3. Pysyvässä yhteistyöjärjestelmässä jäsenvaltioiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaiset sopivat erityisesti parhaista yhteistyömuodoista, jotka antavat mahdollisuuden

a) jakaa meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten kesken laitteistot, laitteet ja välineet, joita tarvitaan aluksen hylyn, laitteiden ja muiden turvallisuustutkinnan kannalta merkityksellisten esineiden tekniseen tutkimiseen, mukaan luettuna tietojen kerääminen matkatietojen tallentimista (VDR) tai yksinkertaistetuista matkatietojen tallentimista (S-VDR) ja muista elektroniikkalaitteista sekä näiden tietojen arviointi;”

b) Korvataan h ja i alakohta seuraavasti:

”h) edistää yhteistyötä kolmansien maiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten ja merionnettomuuksia tutkivien kansainvälisten organisaatioiden kanssa tämän direktiivin piiriin kuuluvilla aloilla;

i) antaa meriturvallisuustutkintoja suorittaville meriturvallisuuden tutkintaviranomaisille kaikki asiaan kuuluvat tiedot.”

10 a) Muutetaan 12 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Yhteistyö, jota jäsenvaltio tekee sellaisen kolmannen maan suorittamassa meriturvallisuustutkinnassa, jota asia merkittävässä määrin koskee, ei rajoita tämän direktiivin mukaisten meriturvallisuustutkinnan suorittamista ja siitä raportointia koskevien vaatimusten soveltamista. Kun kolmas maa, jota asia merkittävässä määrin koskee, johtaa meriturvallisuustutkintaa, jossa yksi tai useampi jäsenvaltio on osallisena, jäsenvaltiot voivat päättää, että rinnakkaista meriturvallisuustutkintaa ei suoriteta, mikäli kolmannen maan johtamassa meriturvallisuustutkinnassa noudatetaan merionnettomuuksien tai merellä sattuneiden vaaratilanteiden tutkintaa koskevaa IMO:n säännöstöä. Tällöin 14 artiklan säännöksiä ei sovelleta jäsenvaltioiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaisiin.”

10 b) Korvataan 13 artiklan a alakohta seuraavasti:

”a) säilyttämään kaikki tiedot, jotka on saatu merikartoista, laivapäiväkirjoista sekä sähköisistä ja magneettisista ääni- ja kuvatallenteista, mukaan luettuina matkatietojen tallentimista (VDR) tai yksinkertaistetuista matkatietojen tallentimista (S-VDR) ja muista elektroniikkalaitteista saadut tiedot, jotka liittyvät onnettomuutta edeltäneeseen ajanjaksoon, onnettomuusajankohtaan ja onnettomuuden jälkeiseen ajanjaksoon;”

- 11) Korvataan 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

Onnettomuusraportit

1. Tämän direktiivin mukaisesti tehdystä turvallisuustutkinnasta on julkaistava toimivaltaisen meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen määrittämässä muodossa oleva onnettomuusraportti, jonka sisältö on liitteen I asiaa koskevien osioiden mukainen.

Meriturvallisuuden tutkintaviranomaiset voivat päättää, että meriturvallisuustutkinnasta on laadittava yhteenvetoraportti, joka julkaistaan, jos

- a) turvallisuustutkinta ei koske hyvin vakavaa merionnettomuutta; tai
- b) merionnettomuus ja sen tutkintatulokset eivät voi edesauttaa tulevien onnettomuuksien ja vaaratilanteiden ehkäisemisessä.

2. Meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten on parhaansa mukaan pyrittävä antamaan yleisön ja erityisesti meriliikennealan saataville 1 kohdassa tarkoitettu onnettomuusraportti tutkintaviranomaisen johtopäätöksineen ja mahdollisine suosituksineen 12 kuukauden kuluessa päivästä, jona onnettomuus on sattunut. Jos kyseessä on hyvin vakava onnettomuus ja loppuraporttia ei pystytä laatimaan mainitussa ajassa, 12 kuukauden kuluessa mainitusta päivästä on julkaistava väliraportti.

3. Tutkintaa johtavan jäsenvaltion meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen on lähetettävä loppuraportista tai väliraportista jäljennös komissiolle. Meriturvallisuuden tutkintaviranomaisen on otettava huomioon komission mahdolliset loppuraportteja koskevat tutkinnan johtopäätöksiin vaikuttamattomat tekniset huomautukset siitä, miten raportin laatua voidaan parantaa, jotta onnettomuusraportti edistäisi mahdollisimman hyvin tämän direktiivin tavoitteen saavuttamista.

4. Siirretään komissiolle valta antaa 20 artiklan mukaisesti delegeoituja säädöksiä, joilla muutetaan tai täydennetään liitteessä I esitettyihin tosiseikkoihin, tapahtumaselostukseen ja analyysiin liittyviä osia.”

12) Muutetaan 15 artikla seuraavasti:

a) Korvataan 1 kohta seuraavasti:

”1. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että ne, joille meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten antamat turvallisuussuositukset on osoitettu, ottavat ne asianmukaisesti huomioon ja että suositusten pohjalta ryhdytään tarvittaessa asianmukaisiin jatkotoimiin unionin ja kansainvälisen oikeuden mukaisesti.”

b) Korvataan 2 kohta seuraavasti:

”2. Meriturvallisuuden tutkintaviranomainen tai komissio antaa tarvittaessa turvallisuussuosituksia abstraktin tietanalyysin ja tehtyjen meriturvallisuustutkintojen yleisten tulosten pohjalta.”

13) Korvataan 16 artiklan ensimmäinen kohta seuraavasti:

”Jos jäsenvaltion meriturvallisuuden tutkintaviranomainen katsoo meriturvallisuustutkinnan missä tahansa vaiheessa, että uusien onnettomuuksien vaaran torjumiseksi on toteutettava kiireellisiä toimia unionin tasolla, sen on viipymättä ilmoitettava komissiolle tarpeesta antaa ennakkovaroitus, sanotun kuitenkin vaikuttamatta sen oikeuteen antaa ennakkovaroitus.”

14) Muutetaan 17 artikla seuraavasti:

a) lisätään kohta seuraavasti:

”2 a. Jäsenvaltioiden on ilmoitettava merionnettomuuksia koskevassa eurooppalaisessa tietojärjestelmässä (EMCIP) kaikista merionnettomuuksista ja merellä sattuneista vaaratilanteista liitteessä II esitetyn mallin mukaisesti ja toimitettava mahdollisen meriturvallisuustutkinnan tuloksena saadut tiedot EMCIP-tietokantajärjestelmän mukaisesti. Jos kyseessä on alle 15 metrin pituinen kalastusalus, ilmoitus vaaditaan ainoastaan hyvin vakavista merionnettomuuksista. Jos tutkintaa ei tehdä hyvin vakavista merionnettomuuksista, joissa on osallisena alle 15 metrin pituisia kalastusaluksia, on ilmoitettava syyt tutkinnan tekemättä jättämiselle.”

b) Korvataan 3 kohta seuraavasti:

”3. Jäsenvaltioiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten on ilmoitettava kaikki hyvin vakavat merionnettomuudet EMCIP-tietokantaan. Jäsenvaltiot voivat päättää ja nimetä yhden tai useamman toimivaltaisen kansallisen viranomaisen, jonka tehtävänä on ilmoittaa myös kaikki muut merionnettomuudet ja merellä sattuneet vaaratilanteet. Jos komission tiedossa on merionnettomuus tai merellä sattunut vaaratilanne, se ilmoittaa siitä toimivaltaisille kansallisille viranomaisille.”

c) lisätään kohta seuraavasti:

”5. Siirretään komissiolle valta antaa 20 artiklan mukaisesti delegoituja säädöksiä, joilla muutetaan tai täydennetään liitettä II siltä osin kuin on kyse sen nojalla toimitettavista tiedoista, jotta voidaan ottaa huomioon muutokset, joita IMO on tehnyt IMO:n onnettomuustutkintasäännöstöön tai siihen liittyviin IMO:n ohjeisiin.”

- 15) Lisätään uusi artikla seuraavasti:

”17 a artikla

Koulutus ja operatiivinen tuki

1. Jäsenvaltioiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten erityisestä pyynnöstä komissio helpottaa valmiuksien kehittämistä ja tietojen vaihtoa tutkintaviranomaisten organisaatiossa ja eri tutkintaviranomaisten kesken tarjoamalla koulutusta uudesta oikeudellisesta ja teknologisesta kehityksestä sekä erityisistä tekniikoista, välineistä ja teknologioista, jotka liittyvät aluksiin, niiden varusteisiin ja liikennöintiin.
2. Jäsenvaltioiden meriturvallisuuden tutkintaviranomaisten pyynnöstä ja olettaen, ettei eturistiriitoja synny, komissio antaa operatiivista tukea kyseisille jäsenvaltioille meriturvallisuustutkinnan suorittamisessa. Tällainen tuki voi sisältää sellaisten analysoinnissa käytettävien erikoisvälineiden tai -laitteiden sekä erityisasiantuntemuksen tarjoamisen, joita meriturvallisuustutkintaviranomaiset eivät yleensä tarvitse, kunhan laitteiden tai asiantuntemuksen riippumattomuus on varmistettu.”

- 16) Korvataan 19 artikla seuraavasti:

”19 artikla

Komiteamenettely

1. Komissiota avustaa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EY) N:o 2099/2002 perustettu meriturvallisuutta ja alusten aiheuttaman pilaantumisen ehkäisemistä käsittelevä komitea (COSS-komitea). Tämä komitea on asetuksessa (EU) N:o 182/2011 tarkoitettu komitea.
2. Jos tähän kohtaan viitataan, sovelletaan asetuksen (EU) N:o 182/2011 5 artiklaa.”

17) Korvataan 20 artikla seuraavasti:

”20 artikla

Siirretyn säädösvallan käyttäminen

1. Komissiolle siirrettyä valtaa antaa delegoituja säädöksiä koskevat tässä artikkelissa säädetyt edellytykset.
2. Siirretään komissiolle [*perussäädöksen voimaantulopäivästä*] määräämättömäksi ajaksi 14 artiklan 4 kohdassa ja 17 artiklan 5 kohdassa tarkoitettu valta antaa delegoituja säädöksiä.
3. Euroopan parlamentti tai neuvosto voi milloin tahansa peruuttaa 14 artiklan 4 kohdassa ja 17 artiklan 5 kohdassa tarkoitetun säädösvallan siirron. Peruuttamispäätöksellä lopetetaan tuossa päätöksessä mainittu säädösvallan siirto. Peruuttaminen tulee voimaan sitä päivää seuraavana päivänä, jona sitä koskeva päätös julkaistaan Euroopan unionin virallisessa lehdessä, tai jonakin myöhempänä, kyseisessä päätöksessä mainittuna päivänä. Peruuttamispäätös ei vaikuta jo voimassa olevien delegoitujen säädösten pätevyYTEEN.
4. Ennen kuin komissio hyväksyy delegoidun säädöksen, se kuulee kunkin jäsenvaltion nimeämiä asiantuntijoita paremmasta lainsäädännöstä 13 päivänä huhtikuuta 2016 tehdyssä toimielinten välisessä sopimuksessa vahvistettujen periaatteiden mukaisesti.
5. Heti kun komissio on antanut delegoidun säädöksen, komissio antaa sen tiedoksi yhtäaikaaisesti Euroopan parlamentille ja neuvostolle.
6. Edellä olevien 14 artiklan 4 kohdan ja 17 artiklan 5 kohdan nojalla annettu delegoitu säädös tulee voimaan ainoastaan, jos Euroopan parlamentti tai neuvosto ei ole kahden kuukauden kuluessa siitä, kun asianomainen säädös on annettu tiedoksi Euroopan parlamentille ja neuvostolle, ilmaissut vastustavansa sitä tai jos sekä Euroopan parlamentti että neuvosto ovat ennen mainitun määräajan päättymistä ilmoittaneet komissiolle, että ne eivät vastusta säädöstä. Euroopan parlamentin tai neuvoston aloitteesta tätä määräaikaä jatketaan kahdella kuukaudella.”

- 18) Korvataan 23 artikla seuraavasti:

”23 artikla

Täytäntöönpanon arviointi

Komissio antaa viimeistään *[julkaisutoimisto lisää päivämäärän, joka on kymmenen vuoden kuluttua tämän muutosdirektiivin voimaantulosta]* Euroopan parlamentille ja neuvostolle kertomuksen tämän direktiivin täytäntöönpanosta ja noudattamisesta.”

- 19) Lisätään 24 artiklaan kohta seuraavasti:

”3. Kumotaan komission asetus (EU) N:o 1286/2011 siitä alkaen, kun tämän direktiivin saattamiselle osaksi kansallista lainsäädäntöä asetettu määräaika, sellaisena kuin se on määritelty direktiivin... *[lisätään viittaus muutosdirektiiviin]* 2 artiklan 1 kohdassa, umpeutuu.”

2 artikla

Saattaminen osaksi kansallista lainsäädäntöä

1. Jäsenvaltioiden on annettava ja julkaistava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset viimeistään 4 vuoden kuluttua tämän direktiivin voimaantulosta.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne julkaistaan virallisesti. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.
2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Voimaantulo

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Osoitus

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä

Euroopan parlamentin puolesta

Puhemies

Neuvoston puolesta

Puheenjohtaja
